

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION
GENERAL DE
COMISIONES

XLIIa. LEGISLATURA
Cuarto Período

CARPETA Nº

COMISION DE
TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 694 de 1988

Sin corregir por
los oradores

Octubre de 1988

CAMARA DE INDUSTRIAS DEL URUGUAY
SOCIEDAD DE ARQUITECTOS DEL URUGUAY

Audiencia concedida

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión del día 24 de octubre de 1988

A S I S T E N C I A

Preside : Señor Senador Reinaldo Gargano

Miembros : Señores Senadores Enrique Cadenas Boix y Alfredo Traversoni

Invitados Especiales : Por la Cámara de Industrias del Uruguay: ingeniero Luis Bonomi, señores Walter Rodríguez y Walter Sarubbo; por la Sociedad de Arquitectos del Uruguay: arquitectos Jaime Igorra, Presidente; Danilo Aspiroz y Gualberto Peluffo

---

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15 y 10 minutos)

(Entran a Sala los delegados de la Cámara de Industrias del Uruguay)

La Comisión tiene mucho gusto en recibir a la delegación de la Cámara de Industrias del Uruguay y, en ese sentido, les ofrece la palabra.

SEÑOR BONOMI.- Señor Presidente: en principio, agradecemos a la Comisión el habernos recibido a propósito de este tema que está a estudio y que modifica la promoción de la Marina Mercante Nacional.

La inquietud de la Cámara de Industrias del Uruguay, coincidente con la de la Comisión, tiende a que esta ley sea lo más apta posible para el desarrollo de la Marina Mercante y, en ese sentido, nuestra intención es trasmitir algunas sugerencias. En este aspecto, pediríamos al señor Walter Rodríguez --quien ha estudiado este tema un poco más en profundidad-- se extienda acerca de estas sugerencias que apuntamos.

SEÑOR RODRIGUEZ.- En realidad, sentimos la necesidad de destacar que la Cámara de Industrias del Uruguay está preocupada por el desarrollo de la Marina Mercante del Uruguay, fundamentalmente por dos razones: en primer lugar, porque la considera una industria muy importante para el país y, en segundo término, porque es un apoyo para todos nuestros abastecimientos y porque ayudaría a independizarnos o a contar con un factor más de competencia en lo que hace al transporte de nuestras mercaderías hacia el exterior.

Entendemos que el objetivo del decreto-ley Nº 14.650 de promoción de la Marina Mercante Nacional no se ha cumplido totalmente porque no vemos que la Marina Mercante nos dé la independencia necesaria o nos quite un poco la dependencia de los transportistas de terceros países. Por lo tanto, pensamos que éste podría ser el momento oportuno para estudiar cómo se puede llegar a cumplir ese objetivo.

En lo que hace a nuestros aprovisionamientos de insumos del exterior, nosotros aportamos para el fondo de la Marina Mercante Nacional un importe de 0.5% sobre los valores CIF

importados, sin importar su origen. En este sentido, pensamos que estamos dando un recurso importante.

Por otro lado, es de destacar que la ley se ha basado no sólo en dar la posibilidad de adquirir barcos nacionales, sino de colocar la bandera nacional en buques charteados. Creemos que eso es parte de la operativa, pero no es el principal objetivo de la ley, es decir, el manejo de las banderas de los barcos. Lo más importante es invertir en barcos uruguayos.

Sobre los mecanismos para promocionar esta ley, pensamos que más que una sanción --según la ley vigente-- a aplicar sobre quienes no hacen uso debido de la preferencia de cargas que tienen los barcos de bandera uruguaya, deberíamos tener un incentivo o desgravación --no hablamos de regalías, sino de desgravaciones que motiven el uso de barcos de bandera uruguaya-- como forma de beneficiar no sólo la importación sino también las mercaderías que el Uruguay exporta. Indudablemente, el crecimiento del Uruguay --que está relacionado con el desarrollo de sus exportaciones-- da fundamento a esta solicitud. Creemos que incentivar todo lo que sea el uso de barcos uruguayos, tanto en la importación como en la exportación, puede ser un motivo de mejor utilización de los buques nacionales.

Aclaramos el concepto reiterando que en la actualidad se está aplicando estrictamente el régimen de sanción, en lo que es una reglamentación que verdaderamente a veces hace dificultoso el cumplimiento de lo dispuesto.

Deseamos resaltar que la Cámara de Industrias del Uruguay comparte este criterio junto con otras Cámaras. En su momento, ésta manifestó que comparte el trabajo del Transporte Internacional de Carga, con una institución creada por el Estado y bajo el auspicio de las Naciones Unidas; me refiero a CUTICAR, Consejo Uruguayo de Transporte Internacional de Carga. Quiere decir que entre las diferentes Cámaras estamos haciendo un estudio en conjunto a efectos de presentar oportunamente a esta Comisión la debida información, sobre todo a lo que hace a aspectos numéricos de las ideas que en este momento estamos esbozando.

SEÑOR BONOMI.- En realidad, el espíritu es utilizar estímulos en lugar de penalizaciones, tal cual figura en la ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- En síntesis, la propuesta es otorgar desgra

vaciones de tasas consulares a las cargas que se transportan en barcos nacionales. Sería interesante que nos dijesen cómo ven la instrumentación para otorgar beneficios a las exportaciones de productos uruguayos en dichos barcos.

SEÑOR RODRIGUEZ.- Hace años existía dentro del régimen de reintegros o de incentivos a las exportaciones un beneficio que se otorgaba sobre el valor del flete, cuando su transporte se hacía en barcos de bandera nacional. En ese sentido, las exportaciones tienen un régimen de devolución de impuestos que se aplica muy parcialmente para ciertos sectores que necesariamente tienen que contar con él. No obstante, se podría estudiar un régimen similar que se relacionase con el transporte internacional marítimo.

SEÑOR PRESIDENTE.- En relación a este primer punto, es decir, la desgravación de la tasa consular, quisiera señalar que uno de los mecanismos previstos en la ley para la creación del fondo de la Marina Mercante, destinado a promocionar la adquisición de buques nacionales, radica en el 10% del producido de las tasas consulares. En cierta forma, reduciría las posibilidades de recursos que se puedan obtener por esta vía.

Uno de los problemas que tiene la Marina Mercante Nacional, es que posee muy pocos buques. Si mal no recuerdo, me parece que queda uno sólo. Por ello, normalmente se chartean buques, lo cual no contribuye a su desarrollo. Entonces, se hace funcionar un sistema por vía paralela que, a nuestro juicio, no es lo más adecuado para la Marina Mercante Nacional.

SEÑOR SARUBBO.- Quiero informar a los miembros de la Comisión que con respecto a los fletes aéreos, éstos ya están exonerados de las tasas consulares. Entonces, lo que nosotros proponemos no es, en este sentido, una innovación, sino establecer algo que ya está rigiendo para otro tipo de transportes.

Por otra parte, quisiera expresar que el motivo de las sanciones, algunas veces, no se da a causa del exportador uruguayo. Además, por lo general, nuestras importaciones son pequeñas. Cuando se hace un pedido de cierta materia prima, y el importador recibió su carta de crédito, para terminar con el problema y hacerse del efectivo, lo que hace es embarcarla en el primer barco que haya disponible hacia Uruguay. De modo que se debe estar pendiente y cuidando de no embarcar, porque puede haber una sanción de acuerdo con nuestras leyes.

De modo que [illegible] tiene que ver directamente con el importador [illegible] de lo [illegible] la mercadería lo más rápido posible.

SEÑOR BONOMI.- Debo señalar que hay otro hecho que no figura explicitado en la carta entregada. Es bastante molesto para el exportador el tener que estar sujeto a las normas vigentes. Si hay un barco que está próximo a llegar, el exportador europeo se ve obligado a realizar el embarque en ese buque, y no en cualquier otro.

Por lo tanto, el exportador no puede estar cuidando esos detalles; pero aquí hay una multa que está vigente y que puede llegar a tener un valor varias veces superior al del flete, por no haber cargado en un barco de bandera nacional.

Este es el otro aspecto de la legislación que se quisiera rever o modificar. Entonces, sería necesario buscar métodos de estímulo para evitar la sanción de penalidades que molestan bastante. Estas no son fuentes de recursos para crear una Marina Mercante Nacional, y a veces molestan al importador, el que se ve obligado a pagar una multa, porque el exportador del país de origen embarcó en el primer barco que encontró. En el momento actual en que todo se hace prácticamente por "containers", se trata de negociar el precio de éstos en la primera línea que venga, y no se espera un barco uruguayo para contratar. De modo que habría que evitar eso y establecer otro tipo de estímulos que sean mejores que las medidas penalistas.

SEÑOR RODRIGUEZ.- Justamente, nosotros establecimos este beneficio de la tasa consular, basándonos en lo que ya sucede con respecto a las tasas aéreas. Eso no significa que no sea posible estudiar otro tipo de incentivo.

El tema abordado por el señor Bonomi, está agravado por el hecho de que a fin de cumplir con esta ley, se deben aplicar multas que oscilan entre el 70% y el 100%.

Nosotros tenemos que operar en torno a un barco que no conocemos, o a otro que en cualquier momento le ponen bandera uruguaya. Nosotros pretendemos poder disponer de una mayor cantidad de barcos, a efectos de que la operativa pueda ser más fluida y normal; se debe actuar con los exportadores en

una relación más fluida, en cuanto a la frecuencia de barcos.

Todos sabemos que en cualquier parte del mundo, cuando las mercaderías deben esperar un barco, se debe pagar por su almacenaje. Esto trae como consecuencia que la mercadería se encarezca, por lo cual es muy importante que los barcos lleguen lo antes posible. De modo que nosotros pretendemos que no se encarezca la mercadería por la no presencia de ese tipo de barcos. Quisiéramos poder contar con un mecanismo que nos permita lograr una flota estable, para operar con mayor fluidez.

Queremos que se entienda bien que la Cámara de Industrias pretende un verdadero desarrollo en la Marina Mercante Nacional. Si logramos que eso se realice, en lugar de contar con una línea de barcos --con estas reservas y con el amparo de esta ley-- que sólo se dirija hacia la costa oeste de Europa, nuestros barcos podrían recorrer muchos otros países o puertos del mundo, donde Uruguay compra y exporta. De esa manera, el nivel ocupacional sería mayor en la Marina Mercante Nacional, así como su competitividad e independencia para colocar nuestros productos, independientemente de los riesgos que implican la competencia y la compra de insumos, a veces, con los propios compradores de los países que nos abastecen.

SEÑOR TRAVERSONI.- Cuando se hace referencia a las sanciones que se aplican por no embarcar en buques de bandera uruguaya, ¿se especifica que estos buques se presten para realizar la línea directa o es que también sirve un buque de bandera uruguaya que vaya a hacer un itinerario que lo desvíe de la ruta y postergue su llegada a nuestro país?

Supongamos que se trata de un barco que está en Europa para salir al Río de la Plata, pero hace un contrato para ir a América del Norte, entonces, no viene directamente, sino que primero hace escala en Brasil. ¿Subsiste de todos modos la obligación?

SEÑOR RODRIGUEZ.- La obligación subsiste en la medida en que esa mercadería se cargue o se pretenda cargar diez días antes o después de la llegada de un barco de bandera uruguaya a esos puertos donde hay preferencia de carga. Pero, por ejemplo, un barco que está en Hamburgo diez días antes puede, desde allí, tener bandera uruguaya. Si observamos la parte publicitaria y anuncios en cuanto a los barcos uruguayos para carga en la costa oeste de Europa, podremos ver barcos que no sabemos qué nombre tienen pero que en algún momento tendrán

la bandera uruguaya y van a estar obligados a cargar en ellos para no ser sancionados. No hacemos de esto una cuestión de enfrentamiento. Tenemos que comprender que ante los proveedores del exterior, nuestro país no tiene una demanda tan importante como para poner todas las condiciones a los vendedores del exterior, porque tiene que dar un movimiento muy ágil a sus mercaderías de exportación para eliminar gastos de depósito, así como la espera de barcos.

Queremos destacar que la Cámara de Industrias tiene un diálogo muy fluido con la Dirección de la Marina Mercante Nacional para no tener muchas dificultades cuando se aplique esta ley. A veces la información no es suficiente para que el cargador en el puerto europeo esté perfectamente enterado de que cuando este barco a nominar tenga un nombre determinado a los efectos de su carga. Por otra parte, el señor Senador hablaba de las cargas que se realizan en otros puertos, pero también es bueno saber que estos barcos tienen cargas en Brasil o en otros puertos, tanto o más importantes que las que poseen en Uruguay. Seguramente, la Marina Mercante Nacional desde el punto de vista numérico, podrá informar mejor que nosotros. Actualmente, la carga de las mercaderías uruguayas no hace la totalidad del transporte en un barco de bandera uruguaya.

SEÑOR SARUBBO.- Estamos totalmente de acuerdo con el hecho de que tuviéramos una Marina Mercante Nacional sin dificultades.

Además, existen otros problemas. Normalmente, los barcos que están a la espera, pueden haber recogido la carga determinado día y tener programado llegar a Montevideo, por ejemplo, el 10 de noviembre, pero como ese barco no está completo, sigue buscando carga y llega a nuestro puerto con un mes de atraso. Eso también influye en el abastecimiento o necesidad que tiene el importador. Si éste está trayendo una mercadería para procesar productos de exportación, está pendiente de que llegue esa mercadería para poder, a su vez, hacer la exportación y cumplir con el producto negociado en tiempo y forma. A veces, está pendiente porque tiene su carta de crédito y debe recibir el producto, procesarlo y elaborarlo a los efectos de poder cumplir con los clientes del exterior. Muchas veces, los barcos desvían su ruta normal porque no tienen su carga completa, cosa que implica una pérdida.

SEÑOR TRAVERSONI.- Para el contrato del flete, ¿hay una fecha determinada?

SEÑOR SARUBBO.- Sí, pero a veces se atrasa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera aclarar a los señores representantes de la Cámara de Industrias y a nosotros mismos que el tratamiento a las modificaciones del Decreto-Ley Nº 14.650 está detenido en esta Comisión a la espera de la sanción de otro proyecto de ley que ya aprobó el Cuerpo y que está a estudio de la Cámara de Representantes. Por medio de él se establece la nueva modalidad del abanderamiento y de su tasa que son elementos que deben sancionarse antes, a los efectos de que se puedan legislar las modificaciones propuestas a este Decreto-Ley dictado en mayo de 1977 y que está vigente.

Además, según recuerdo y he podido observar en un repaso rápido de las disposiciones, entre las modificaciones propuestas por el Poder Ejecutivo no figura ninguna relativa a un cambio de temperamento en el sentido que señalan los señores delegados de la Cámara de Industrias.

Es decir que no existe ninguna modificación en torno a la obligatoriedad de despachar las cargas en buques de bandera nacional, cuando hay disponibilidad de bodegas en un tiempo determinado ni en cuanto a las sanciones.

Me parece conveniente, a los efectos de que esta Comisión pueda trabajar nuevamente sobre el proyecto de ley, que se nos haga llegar un memorándum más extenso, evaluando, entre otras cosas, el nivel de las multas pagadas, la estadística de la cantidad de mercadería que se importa en un buque de bandera nacional o fletado con nuestra bandera. Se trata de elementos de juicio que nos permitan legislar en base a una documentación más abundante.

Se podrían desarrollar criterios, como se señaló en Comisión, para beneficiar las exportaciones de productos uruguayos que se realicen por dichos barcos, asimismo, incentivar las inversiones para la adquisición de buques, tal como está legislado en las modificaciones que se proponen. Existen incentivos para la adquisición de buques uruguayos y además hay beneficios que se otorgan de acuerdo con la ley a determinado tipo de exportaciones que se realicen en buques de bandera nacional. Esto está previsto en algunas disposiciones legales.

En consecuencia, entiendo que sería conveniente que se amplíe la información de que dispone la Comisión.

SEÑOR BONOMI.- ¿Sería conveniente cambiar ideas con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas?

SEÑOR PRESIDENTE.- El proyecto de ley viene firmado por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR BONOMI.- ¿De qué tiempo disponemos?

SEÑOR PRESIDENTE.- Habría que averiguarlo porque no tenemos esa información en nuestro poder.

Hace pocos días leí una crítica a una postura mía, lo que me lleva a pensar que algo deben estar estudiando en la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Cámara de Representantes.

SEÑOR BONOMI.- Podríamos hacer algunas sugerencias concretas comenzando por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a los efectos de que el Mensaje esté de acuerdo con nuestras aspiraciones. Se podría evitar la parte relacionada con las penalidades con el propósito de que se beneficie la Marina Mercante Nacional.

SEÑOR RODRIGUEZ.- De acuerdo con los resultados de una entrevista anterior con esta Comisión, la institución que mencioné anteriormente, que trabaja en coordinación con las Cámaras de Industria y de Comercio, se está realizando un estudio para determinar los perjuicios que ocasiona el actual régimen de esta ley.

Se está realizando un estudio de cuantificación de los incentivos, por ejemplo, de desgravación de tasas consulares a los efectos de que el señor Ministro de Economía y Finanzas disponga de una evaluación numérica acerca de lo que significa esta iniciativa y cómo se reflejaría en el Presupuesto.

Estos datos tienen que estar fundamentados por la estadística oficial y desde el mes de agosto a la fecha estamos dando terminación a este trabajo.

Entiendo que podemos comprometernos a entregar antes de fines de noviembre el trabajo de evaluación de la ley actual y de las propuestas sobre incentivos, beneficios, como así también el crecimiento del tráfico de distintos

sectores que se viera incentivado con los beneficios que proponemos.

Además, si fuera posible, nos gustaría tener el proyecto de ley que está a estudio por el cual se proponen otros beneficios y que está relacionado con la ley de abanderamiento. Sería una buena base para manejarnos y no tendríamos que repetir temas que ya están planteados y en los cuales podríamos estar de acuerdo.

Por otra parte, no es ningún secreto, ya que lo hemos hablado con el señor Director de la Marina Mercante Nacional, que se está estudiando la evaluación de esta propuesta que se relaciona con la desgravación de gastos consulares y arancelarios para la importación en barcos de bandera nacional, en base a nuestra propuesta y a los números con los que vamos a manejarnos dentro de muy pocos días.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con gusto les haremos llegar una copia de ese proyecto de ley que está a estudio.

Menciono, a título de ejemplo, que modifica el artículo 10 del proyecto de ley, que a su vez modifica el 15 del Decreto-Ley Nº 14.650 por el cual se incorporan dos literales: uno de ellos exonera del Impuesto al Valor Agregado a los seguros efectuados sobre mercaderías transportadas en los buques de bandera nacional, en operaciones de importación y exportación y el otro, relacionado con la exoneración del Impuesto al Valor Agregado a los seguros efectuados sobre dichas embarcaciones.

Si ningún señor Senador desea hacer uso de la palabra, solamente nos resta agradecer mucho la información que han brindado a la Comisión.

(Se retiran de Sala los delegados de la Cámara de Industrias del Uruguay).

(Entran a Sala representantes de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el honor de recibir a los señores representantes de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay.

A efectos de que hagan conocer el motivo de la visita y el contenido de lo que van a exponer le damos la palabra al señor Presidente de la Sociedad de Arquitectos.

SEÑOR IGORRA.- En primer término destaco que es un honor para la sociedad de Arquitectos estar en este recinto y en presencia de los señores Senadores.

Estamos organizando el Primer Encuentro de Arquitectos en la Función Pública. Este evento se iniciará el jueves 27 de octubre en la Sala de Congresos del Banco Hipotecario.

Hemos desarrollado un programa dentro del cual efectuaremos una mesa redonda el viernes 28, a la hora 19, en la que nos gustaría contar con la presencia de los señores integrantes de esta Comisión.

Creo que la Comisión ha recibido ya el temario del encuentro y los puntos que vamos a tratar. No sé si es de interés de los señores Senadores que desarrollemos algo más de eso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sería de interés para la Comisión que se ampliara algo más el contenido de los puntos, la visión que tienen de los beneficios que puede reportar la realización del evento.

SEÑOR IGORRA.- El temario tiene tres puntos básicos que son: El Técnico y el Estado; El Arquitecto dentro del Organismo y El Arquitecto como Funcionario.

El primer punto lo desglosamos en la razón de ser del Arquitecto en la Función Pública; el Protagonismo y participación del arquitecto en la implementación de las políticas nacionales a través de la función pública.

Hemos destacado, en la medida que hemos comentado lo relacionado a este evento, la importancia que les damos a los arquitectos que están en los distintos entes, en

razón de hallarnos muy cerca de las decisiones de naturaleza política.

En el Tercer Encuentro de la Sociedad de Arquitectos hemos señalado que cualquier obra de arquitectura o de urbanismo, en la medida que confluyan en ella la decisión política, el respaldo técnico para hacer esta obra y el consenso de la población, todos podemos decir que estamos ante una buena obra y, por consiguiente, sentirnos tranquilos.

Los arquitectos en la función pública que participaron de este evento son conscientes del hecho. En esta oportunidad también, tienen interés en desarrollar estos temas y, fundamentalmente, en esa Mesa Redonda, con la presencia de los señores Senadores: los relativos al análisis de la respuesta arquitectónica del Estado a las demandas sectoriales, a las propuestas para desarrollo de nuevas técnicas de gestión e intercambio a fin de lograr una eficiente respuesta. En el punto segundo: El Arquitecto dentro del Organismo, se considera al Técnico actuando en planificación, proyecto, ejecución de obra, tareas administrativas, elaboración de normas y reglamentaciones; el alcance y limitaciones de la responsabilidad técnica. Este es un punto muy importante: la responsabilidad técnica en el país, de acuerdo con las normas que establecen una responsabilidad decenal para el técnico.

Nos hallamos en un momento complejo frente a este tema ya que no tenemos la debida información de laboratorios en cuanto a la real capacidad de los productos empleados en la construcción. Fundamentalmente, nos manejamos con los prospectos de distintos fabricantes; no tenemos el apoyo real, seguro y eficiente, en cuanto a normas de laboratorio. Por lo tanto, estamos dando garantía de trabajos efectuados en base a los prospectos que los fabricantes distribuyen. Hemos encontrado que esta garantía y esta responsabilidad no siempre puede darse en base a éstos.

Dentro del segundo punto se encuentra: Interacción de la pirámide jerárquica; relaciones existentes entre Organismos nacionales o internacionales.

A este evento concurrirán arquitectos argentinos, que se han interesado por la realización del encuentro. Creemos que es muy importante que esta temática, los arquitec-

tos de la región la analicen en forma conjunta. Como es sabido, tenemos obras binacionales, que hacen a la interacción regional; por ejemplo, la Represa de Salto Grande, los puentes sobre el Río Uruguay, el probable puente Buenos Aires-Colonia y se conoce el impacto urbanístico y arquitectónico que estas obras tienen en los países interesados. Por lo tanto, a este Encuentro concurrirán veinte profesionales argentinos para discutir la temática.

Otro punto es: El Arquitecto como funcionario, y dentro de él las Normas de ingreso y ascenso.

Los integrantes de la Sociedad de Arquitectos bregamos por el ingreso a la Administración Pública por el sistema de concurso. En cuanto a los ascensos aspiramos a que los mismos correspondan realmente a los méritos de los distintos jerarcas técnicos.

Dentro del último punto mencionado figura: Situación de arquitectos que no están en función o cargo de tales.

Hemos constatado que algunos funcionarios públicos estudian y se han recibido, pero a la fecha no han podido acceder en la forma que corresponde, al escalafón técnico de los distintos organismos.

Otro tema será el de las remuneraciones. Como somos un gremio, también tenemos que tratar este punto, así como también los de sueldo y horas efectivamente trabajadas y compensaciones varias, equiparaciones de sueldos, horas, compensaciones de los arquitectos en los diferentes organismos, relación con otras profesiones.

En los escalafones de algunos entes se ha detectado que no todos los profesionales tienen la misma equiparación, sobre todo, en tareas que pueden ser comunes. En algunos casos hemos visto ingenieros que se hallan en un escalafón distinto, quedando pospuestos los arquitectos en su remuneración.

Consideramos también la valoración igualitaria de las distintas profesiones, la equiparación con otras profesiones, implicancias e incompatibilidad entre la función pública y la función privada, limitaciones al trabajo.

A raíz de los distintos encuentros nacionales de arquitec

tos, se han recibido opiniones en cuanto al desarrollo del arquitecto como profesional privado y al desarrollo de la profesión en lo que tiene que ver con el arquitecto cuando él integra un organismo público, fundamentalmente los Municipios.

Este es un punto que queremos discutir junto con los arquitectos que se hallan en la Administración Pública. Asimismo, queremos estudiar en qué medida y hasta cuándo un arquitecto, que se desempeña en la función pública, puede y debe actuar como arquitecto privado.

Por último estudiaremos estímulos a través de becas o cursos de perfeccionamiento a nivel nacional o internacional.

A nivel de la Universidad, y de la facultad de Arquitectura en particular, lamentablemente no se han podido instrumentar cursos de postgrado.

La Sociedad de Arquitectos junto con la Facultad de Arquitectura ha organizado algunos eventos. Por esta razón, hemos constatado la gran demanda que hay cerca de cursos de reciclaje y puesta al día en distintos aspectos.

Por lo tanto, entendemos que estos eventos deben instrumentarse en forma más adecuada para que los técnicos, en este caso los arquitectos, puedan disponer de manera continuada de cursos de reciclaje en su profesión.

Este es el temario que presentaremos en este Encuentro.

SEÑOR PELUFFO.- Hicimos un relevamiento de la cantidad de colegas que estamos en la función pública y el resultado es de aproximadamente 600 en un total de 2.400 arquitectos. Esto da una idea de la importancia que tiene este evento. Es la primera vez que vamos a tratar un temario de esta naturaleza, que consideramos muy ambicioso, pero pensamos que de tener éxito, continuaríamos con estos estudios en los años subsiguientes.

SEÑOR ASPIROZ.- De acuerdo a lo que espera el arquitecto Peluffo, por lo general, el profesional es renuente a actuar dentro de las distintas Comisiones de la Sociedad de Profesionales. Pero en este caso hay una participación muy grande de los colegas. Por razones de trabajo, estamos

agrupados en los distintos organismos y los colegas han trabajado en cada uno de ellos para elevar propuestas sobre los diferentes temarios que leyó el arquitecto Igorra. Creemos que lo productivo de este encuentro va a ser la versión de cada organismo a través de los arquitectos de manera de enriquecer al máximo la participación y las conclusiones que esperamos que no sólo sean fructíferas para la Sociedad de Arquitectos, sino también para la administración pública en sí. Los puntos que estamos tratando son esencialmente elementos de carácter genérico y realmente van a ayudar a lograr una administración más eficiente.

SEÑOR IGORRA.- Deseo informar a los señores miembros de la Comisión que aparte de la mesa redonda, hay otros plenarios de apertura y de clausura, a los cuales quedan invitados y, desde ya,digo que nos gustaría contar con su presencia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a los representantes de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay la información que han proporcionado a la Comisión. Desde ya les informo que varios señores Senadores han comprometido su presencia en la mesa redonda del viernes 28 y que allí estaremos.

Se levanta la sesión.

(Así se hace a la hora 15 y 57 minutos)

ls.5
D/624